

⑨日本国特許庁  
公開特許公報

⑩特許出願公開  
昭53—55802

⑪Int. Cl.<sup>2</sup>  
B 60 C 21/08

識別記号

⑫日本分類  
77 B 511

庁内整理番号  
7166—37

⑬公開 昭和53年(1978)5月20日

発明の数 1  
審査請求 未請求

(全 7 頁)

⑭パンク防止用粘着シーラント組成物層を備えた空気入りタイヤ

⑮特 願 昭51—130323  
⑯出 願 昭51(1976)10月27日  
⑰発 明 者 村上伸茲  
和泉市青葉台65の2  
同 上田稔  
大阪市東住吉区西今川町4丁目

31番地  
⑱発 明 者 峰川弘志  
泉南市信達大苗代62番地31の40  
6  
同 目 奨  
泉佐野市日根野2614の1  
⑲出 願 人 オーツタイヤ株式会社  
泉大津市河原町9番1号  
⑳代 理 人 弁理士 安田敏雄

明 細 書

1. 発明の名称

パンク防止用粘着シーラント組成物層を備えた空気入りタイヤ

2. 特許請求の範囲

1. ポリイソブチレン100重量部と無機充填剤10～150重量部とパーオキサイド0.2～10重量部から成る配合ゴム組成物を熱処理して得たシーラント組成物層をタイヤ本体内面に具備したことを特徴とするパンク防止用粘着シーラント組成物層を備えた空気入りタイヤ。

3. 発明の詳細な説明

本発明は釘などによるタイヤのパンクを防止する極めて高シール性の粘着シーラント組成物層を備えた空気入りタイヤに関するものである。

最近のモータリゼーションの発展には目覚ましいものがあり、それとともに車の性能向上、高速道路の整備が活発になされており、自動車用タイヤには益々高速操縦性能や安全性などが要求されている。なかでも安全性については人命尊重の立

場から積極的な改善がなされている。しかしながら多くの自動車事故の中には、タイヤに起因する事故も含まれており、この大部分は走行時の釘路みによるパンクが原因となつている。

現在広く普及しているチューブレスタイヤは、道路を走行中に釘等を踏み内面へ貫通しても低速走行の場合には釘が抜けにくく急激なタイヤ内圧の低下がおこらず、従来のチューブ入りタイヤに比較してかなり安全であるとされている。しかし釘が貫通したままの状態では高速道路を長時間走行した場合、あるいは極端な高速度で走行した場合には遠心力で釘が抜けて急激なタイヤ内圧の低下を招き、重大な事故を招く恐れがあり非常に危険である。これに対する安全対策として種々のタイヤあるいはパンク防止法が発明考案されてきたが、その代表例としては次の2つを挙げることができる。1つはチューブレスタイヤの中に安全構成体あるいは子タイヤを備えた二重構造タイヤで、他の1つはチューブレスタイヤの接地部内面にシーラント層を設けた自己シール性タイヤである。